

JAKAB ÉVA

Panem ...: gabonafuvarozás az ókori forrásokban

A Ptk. 448. § (1) bek. szerint a fuvarozási szerződés alapján a fuvarozó díjazás ellenében köteles a küldeményt rendeltetési helyére továbbítani és a címzettnek kiszolgáltatni. A fuvarozót tehát két főkötelezettség terheli: a küldemény továbbítása és annak szerződésszerű átadása.¹ Modern jogunk kiveszi a fuvarozási szerződés hatálya alól a személyfuvarozást, valamint a vasúti, víz és légi fuvarozásra speciális szabályzatokat irányoz elő. Az ókorban a fuvarozás nem volt ennyire részletesen szabályozva az ún. diszpozitív jogban. Ugyanakkor a személyfuvarozás, a vízi- vagy közúti fuvarozás alapján egységes szabályok alá esett. A szerződési gyakorlatban kialakultak az egyes fuvarozási típusokra jellemző szerződési formulák, amelyek az adott gazdasági tevékenység tipikus kockázatát és felelősségi mércéit szokásjogi úton rendezték. A jegyzők, írnokok spontán jogformáló tevékenysége illetve az ún. formuláskönyvek által összefoglalt és terjesztett jogi kultúra sokkal nagyobb jelentőséggel bírt, mint napjainkban.

A következőkben a gabonafuvarozással kívánok foglalkozni, amely a principatus (a klasszikus római jog) korában a fuvarozás gazdaságilag és politikailag legfontosabb területe volt, hisz a főváros, Róma több milliós néptömegének élelemmel való ellátását biztosította.

A tanulmányt tisztelettel ajánlom Besenyei Lajosnak, akitől sok-sok éve a szegedi Állam- és Jogtudományi Kar második évfolyamos hallgatójaként kezdtem el nagy igyekezettel elsajátítani előadásokon és vizsgákon (egészen az államvizsgáig, amit szintén nálam tettem le) a magyar polgári jog ismeretét és szeretetét. Pontos fogalmazása, rövid, de frappáns példái és néha szarkazmusba hajló egyéni humora mindig színessé, élvezetessé tette az órákat. A hatályos jogot elhagyva, a következőkben kétezer éves utazásra hívom a jubilánst és az olvasót: Rómába és a Nílus partjára, ahol a római jogász szívesen kalandozik.

I. Levél Rómából. Eirenaiosz a Kr. u. 2. században rövid levelet küldött Rómából fivérének (BGU I 27 = W.Chr. 445): „Eirenaiosz üdvözli legkedvesebb fivérét, Apollinarioszt. Állandóan könyörgök az isteneknek az egészségedért; én

¹ Vö. BÍRÓ GYÖRGY: *Szerződési alaptípusok*. Miskolc, 1998, 152., 157.

magam jól vagyok. Azt kívánom tudatni veled, hogy Epeiph hónap 6-án (június 30) partot értünk; és kirakodtunk ugyanazon hónap 18-án (július 12). Elmentem Rómába ugyanazon hó 25-én (július 19) és a város az Istenek akaratából fogadott bennünket; minden nap várjuk a *dimisszóriát*, mert a mai napig senkit nem bocsátottak el a konvojból. Üdvözlöm feleségedet és Serenust és mindenkit, aki neked kedves, név szerint. Áldás veled. Mesore 9 (augusztus 2).”

Eirenaiosz egyike azon *nauklerosz*oknak (hajósoknak), akik Alexandriából ezen a nyáron gabonát szállítottak Rómába. Levelében beszámol a vállalkozás eddigi lefolyásáról. Szembetűnő, hogy több mint egy hónappal az itáliai partraszállásuk után a hajósok még Rómában vesztegelnek, mert a *dimisszória* kiadására várakozniuk kell. A *dimisszória* Preisigke szerint² „Entlassungsschein eines Soldaten”; itt valószínűleg azonban azt az elismervényt (nyugtát) jelenti, amit a hajós számára a *praefectus annonae* irodája állított ki a rakomány átvételéről.³ A *nauklerosz* ezzel tudta igazolni, hogy a rábízott gabonát hiánytalanul, kielégítő minőségben leszállította.

Eirenaiosz leveléből kitűnik, hogy a gabonaszállító hajók Alexandriából többnyire konvojban keltek át a Földközi-tengeren.⁴ Szükség esetén hadihajók is kísérték őket.⁵ Az átkelés jó szerencsével 15–20 napig tartott; kedvezőtlen, viharos időjárási viszonyok mellett azonban akár 70 napot is igénybe vehetett.⁶

2. Úton Itália felé. A tengerjáró hajók ideális mérete tízezer és ötvenezer *modii* között mozgott; azaz a közepes 65–68 tonnától, az ókori technológiai viszonyok között óriásnak számító 325–334 tonna teherbírásig terjedt.⁷ A római császárok Claudius óta kedvezményekkel ösztönözték az itáliai vállalkozókat minél nagyobb hajók építésére: az Augustus családjogi törvényei által elrendelt házassági kényszer vagy a *munera publica* alóli felmentést ígérték cserébe.⁸

Az Alexandriából érkező gabonaszállítmányok Puteoli vagy Ostia kikötőjébe tartottak (Nápolyi-öböl). Puteoli a campaniai tengerpart görög alapítású városa; görög neve Dikarchia (TPSulp. 60).⁹ Cicero idején már jelentős kereskedelmi központ, és még évszázadokig megőrzi gazdasági pozícióját. Augustus átépítteti a kikötőt, kiszélesíti az Avernus-tó felé és új *portust* hoz létre. Ettől kezdve Puteoli az Egyiptomból érkező gabonaszállítmányok első számú célpontja. Ostia ekkor

² FR. PREISIGKE: *Wörterbuch der griechischen Papyrusurkunden*. Berlin, 1923.

³ J. ROUGE: *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en méditerranée sous l'empire romain*. Paris, 1966, 204.

⁴ Uo. 101; L. CASSON: *Ships and Seamanship in the Ancient World*. Princeton 1971, 298.

⁵ B. SIRKS: *Food for Rome*. Amsterdam, 1991, 36sq.

⁶ E. HÖBENREICH: *Annona. Juristische Aspekte der römischen Lebensmittelversorgung im Prinzipat*. Graz, 1996, 79.

⁷ D. RATHBONE: The financing of maritime commerce in the Roman empire, I-II AD In *Credito e moneta nel mondo romano* (szerk. E. Lo Cascio), Bari, 2003, 198sqq.

⁸ SIRKS: *Food* 40sq.

⁹ Vö. J. G. WOLF: Aus dem neuen pompejanischen Urkundenfund: Die Naulotike des Menelaos – Seedarlehen oder Seefrachtvertrag? In *Iuris Vincula, Studi in onore di Mario Talamanca*. Napoli, 2001 [2002], 423sqq.

még alkalmatlan volt nagyobb hajók fogadására, mert annyira kedvezőtlen volt a partszakasz természetes adottsága.¹⁰ Nero alatt pl. 62 hajó süllyedt el egy vihar során a szűk kikötőben.¹¹ Traianus építteti majd csak meg a kis, védett belső kikötőt, ahol már nagyobb hajók is biztonságosan ki tudnak rakodni. Az itáliai célkikötőben a gabonát vagy azonnal kisebb folyami járművekre rakodták és egyenesen Rómába szállították; vagy a kikötői raktárházakban (*horrea*) várt a későbbi szállításra.

3. Róma kenyere. Róma városa a principátus elején kb. 1 millió lakosnak szolgált élettérül; ez a létszám nagyjából állandósult a 4. század közepéig (Constantinopolis).¹² Az alsóbb néprétegek élelmezése a közigazgatás egyik legfontosabb szervezési feladatává vált.

Az ingyenes állami gabonaosztást kezdetben csak éhínség vagy jelentős árdrágítás esetén szervezték meg. A legkorábbi adat arra vonatkozóan, hogy a római állam egy magistrátust bízott meg a gabonaellátás megszervezésével, Kr. e. 440–439. évről került feljegyzésre.¹³ Livius a megbízott L. Minuciust mint *praefectus annonae* említi; ez nyilvánvaló anakronizmus, inkább egy *tribunus*ról lehetett szó.¹⁴ A Kr. e. 299. évre vonatkozóan már kimondottan az *aedilest* említik, akik a gabonaárak megdrágítását energikus közbelépésükkel megakadályozták. Ők maguk gondoskodtak gabonáról és azt rendszeres akciókon osztották ki a rászoruló népnek.¹⁵ Az ifjabb Gracchus által indítványozott *lex frumentaria* (Kr. e. 123) után a hatósági gabonaosztás általánossá vált és minden évben, havi fejadagokban lehetett hozzájutni.¹⁶ Miután a feladat egyre nagyobb igénybevételt követelt, Caesar az aediliszek számát Kr. e. 44-ben két új tisztség létrehozásával megtoldotta, és ezeket *aediles cereales* névvel jelölte. Ezek után az ő kizárólagos feladatuk lett a *cura annonae* ellátása.¹⁷

A *praefectus annonae* hivatali tisztségét Augustus vezette be. A princeps által a szenátori rend tagjaiból kinevezett új tisztségviselők először csak segítették a köztársasági alkotmány szerint választott aediliszeket; majd lépésről lépésre hatáskörükbe vonták a gabonaellátás politikailag oly fontos kontrollját.¹⁸

¹⁰ JAKAB ÉVA: Vectura pro mutua: Überlegungen zu TP 13 und D. 19,2,15,6, SZ 117 (2000) 244sqq.

¹¹ G. RICKMAN: *The Corn Supply of Ancient Rome*. Oxford, 1980, 17sqq.; L. CASSON: *The Ancient Mariners. Seafarers and Seafrighters of the Mediterranean in Ancient Times*. Princeton 1991, 184sqq.

¹² P. GARNSEY: *Famine and Food Supply in the Graeco-Roman World*. Cambridge, 1988, 167sqq.

¹³ Vö. W. KUNKEL/R. WITTMANN: *Staatsordnung und Staatspraxis der römischen Republik*. München, 1995, 615.

¹⁴ Liv. 3,32,2.

¹⁵ Liv. 10,11,9 és Liv. 10,9,10–14.

¹⁶ App. civ. 1,21; Plut. Caes. 8,4; Cic. Verr. 2,3,72; további forrásokat lásd JAKAB ÉVA: *Stipulationes aediliciae*. Szeged, 1993, 39.

¹⁷ RICKMAN: *Corn Supply* 34sqq.; GARNSEY: *Famine* 178sqq.

¹⁸ K. LEHMANN-HARTLEBEN: *Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres*. 1923, 182sqq.

4. Alexandriában. De térjünk vissza Eirenaioszhoz, *naukleroszunkhoz*, és próbáljuk meg nyomon követni (visszafelé) vállalkozásának földrajzi és jogi állomásait. Az Egyiptomból Rómába tartó gabonaszállítmányok Alexandria két pontjáról indultak útjukra: a *Neapolis* illetve az *ad Mercurium* nevű kerületből. *Neapolis* a tengerparton terült el, itt épült fel a város közigazgatási központja és nagy tengeri kikötője, a hozzá tartozó raktárházakkal együtt. Hasonló természeti adottságokkal és felszereltséggel bírt az *ad Mercurium* kerület; a *horrea ad Mercurium* megjelölés több feliraton olvasható.¹⁹

Az állami gabonaraktárak igazgatását *procuratorok* végezték. A *procuratorok* a principátus elejétől a császári pénzügyekkel foglalkozó magas rangú tisztségviselők, akik általában a *praefectus annonae* munkáját segítették.²⁰ Ismeretes, hogy a *horrea ad Mercurium* élén Domitianus óta (81–96) állt független *procurator*. A *procurator Neaspoleos* Kr. u. 104-től mutatható ki okiratokban.

A *procuratorok* nem rendelkeztek kiépített hivatali apparátussal vagy állami gabonaszállító hajókkal, ezért feladatuk ellátásához vállalkozókat, magánszemélyeket vettek igénybe. A köztársasági korban még állami árverések, *redempturae* formájában kötöttek szerződést a fuvarozókkal. Az 1–2. században túlnyomó részben magánjogi fuvarozási szerződések (*locatio conductio*) formájában szervezték meg a transzportot. Csak a 3. századtól figyelhető meg a közjogi jellegű *munera* (kötelező közmunkák) bevezetése. A *procurator* által *locatio conductio* formájában kötött fuvarozási szerződések alig különböznek a magánszemélyek közöttiektől. A tengeri fuvarozás témaköréből nem maradt ránk okirat, de joggal feltételezhető, hogy a Nílusi folyami hajózás *annonaszerződése*ihez hasonló modellt alkalmaztak. A következőkben két jellemző okiratot szeretnék bemutatni.

5. Források. Rövid és szemléletes például szolgálhat P. Meyer 43 (ismeretlen származási hely, Kr. u. 159–60): „... és szállítani fogom (át fogom adni) a rakományt Neapoliszban az állami raktárakba épen és romlatlanul (károsodás nélkül), mentesen mindenféle vízi kártól, mert minden kockázat ezért engem, Dionyszioszt ér. Kelt Caesar T. Aureliusz Hadrianusz Antoninusz Augustuszt Piusz uralkodásának 23. évében. (2. kéz) Én, Dionysziosz, Horion fia, kimérettem magamnak (... és szállítani fogom a fentiek szerint ...)”

Paul Meyer *receptum nautae* gyanánt definiálja a fenti okiratot.²¹ A terminus technicust a római jogból kölcsönözte; a terminológiai transzfer azonban itt is veszélyes, mert helytelen asszociációkat kelthet; ezért helyesebbnek látszik egyszerűen fuvarozási szerződésről beszélni. A papirusz igen töredékes állapotban maradt ránk, mégis értékes információkat közvetít. A szöveg rekonstrukciója

¹⁹ HÖBENREICH: *Annona* 62.

²⁰ W. HOUSTON: The Administration of Italian Seaports during the first three Centuries of the Roman Empire. In *MAAR* 36 (1980) 157sqq.

²¹ P. MEYER: *Juristische Papyri. Erklärung von Urkunden zur Einführung in die juristische Papyruskunde*. Berlin, 1920, 139.

megalapozottnak tekinthető, mert a szerződési formula egyes kikötéseit számos párhuzamos forrásból ismerjük. A hajós elvállalja, hogy bizonyos mennyiségű gabonát szállít a Níluson Alexandriába, annak a fent már említett Neapolis nevű kerületébe. Már a célállomás arra enged következtetni, hogy állami transzportról van szó. Ezt igazolja a következő szó is: az állami raktárakba (*eisz tousz demosziouosz*) indul a rakomány.

A hajósnak a fuvarozási szerződésben vállalt főkötelezettsége az átvett rakomány átadása a rendeltetési helyén. Ezt a dolog átvételével járó szerződésekre jellemző tipikus terminus technicus, a *paradószo* ige (*paradidónai*) fejezi ki (a kölcsönszerződésekben is ezt az igét használják az adós visszafizetési kötelezettségének a megjelölésére).²²

Az átadási (visszaadási) kötelezettséghez kapcsolódik a hajós garancia ígérete (8–10. sor): „épen és romlatlanul (károsodás nélkül), mentesen mindenféle vízi kártól”. Hasonlóan fogalmazott garancia-ígéteret tartalmaz számos okirat: P.Laur. I 6; P.Ross.Georg II 18 VI; P.Ross.Georg II 18 XXIX; P.Ross.Georg II 18 XL; P.Ross.Georg II 18 XLI; P.Ross.Georg II 18 XLII; P.Warren 5; P.Meyer 14; P.Lond. II 301; P.Oxy. Inv. Nr. 213825G; P.Med. Inv. Nr. 71.72; P.Oxy. X 1259; P.Oxy. XVII 2125; P.Iand.Inv. G16+245; SPP XX 32; P.Lond. II 948; P.Oxy. XLIII 3111; P.Mich.inv. 422; P.Amh. II 138; P.Thead. 47; P.Mil.Vogl. III 190; SB XII 11023; P.Oxy. I 144. A klauzula egyaránt előfordul állami és magánfuvar esetén.²³

A fent idézett okirat következő sorában (10–11. sor) a *kindynosz* terminus technicus olvasható. A görög-hellenisztikus szerződések formulájában a szakszó a római jogi *periculum* jogi jelentéséhez hasonlóan használatos, azaz a veszélyviselés problematikáját szabályozza. Esetünkben a hajós mindenfajta „tengeri vagy folyami veszélyt” magára vállal. Ha áttekintjük az összes okiratot, amelyben ez a kifejezés előfordul,²⁴ arra az eredményre jutunk, hogy itt az emberi erővel el nem hárítható eseményekről van szó. Ezzel a klauzulával a hajós szerződésileg magára vállalja a vízi (folyami, tengeri) fuvarozás szállítási kockázatát, melynek tipizált esetei a hajótörés és a kalózok rablótámadása, amit néhány okirat kifejezetten nevesít is.

A veszélyviselés kérdésére még részletesen visszatérek, de előbb olvassuk végig a papiuszt. A 13. sortól a keltezés látható; az évet az aktuális császár uralkodása szerint számozták (ez a korábbi konzulok szerinti datálás utódja a papiuszokban).²⁵

A jogtörténész számára érdekes még a 16. sortól olvasható elismervény, amely valószínűleg Dionysios saját kezű aláírása a szerződés alján. Ebben egyes szám

²² H.-A. RUPPRECHT: *Einführung in die Papyruskunde*. Darmstadt, 1994, 118sq.

²³ A. J. M. MEYER-TERMEER: *Die Haftung der Schiffer im griechischen und römischen Recht*. Amsterdam, 1978, 111sqq.

²⁴ P.Meyer 14; P.Lond. II 301 p. 256 (=M.Chr. 340); P.Oxy. X 1259; P.Amh. II 138 (=M.Chr. 342); P.Lond. III 948 p. 220 (=M.Chr. 341).

²⁵ RUPPRECHT: *Einführung* 19sqq.

első személyben megerősíti az átvett gabona mennyiségét és saját teljesítési kötelezettségét. Az átvételt a *paramemétremai* (*parametréo*=Korn zumessen, verabfolgen, zahlen, empfangen) igével jelöli; azaz a gabonát „kimérette magának” a berakodás alkalmával. Ennek technológiai és jogi jelentésére még szintén visszatérnek.

De előbb vessünk egy pillantást a második okiratra (P. Oxy. X 1259): „Didymosznak, az oxyrhynchosi kerület sztratégoszának, Poszidoniusztól ... nyolc hajó kapitányától, amelyek 40,000 artabae tömeget szállítanak, Neapolisz városának szolgálatában ...”

A papirusz Oxyrhynchoszból, Kr. u. 211–12-ből származik, és a Didymosz nevű sztratégosz és egy Poszidoniusz (vulgo Triadelphosz) nevű *nauklerosz* közötti fuvarozási szerződést tartalmaz. A hajós vállalkozó összesen 8 hajóból álló folyami konvojt üzemeltet, a hajók összesen 40.000 artabae gabona fuvarozására képesek. A szerződésileg rögzített cél esetünkben Neapolisz kikötője. A szitológusok (itt név szerint Dioszkorosz és Didymosz) először kimérték a rakományt a berakodás alkalmával. A 10. sorban látjuk, hogy a Neapoliszban székelő epitroposz (*procurator*) a fuvar címzetje, neki kell kiszolgáltatni a rakományt. A 15. sortól olvasható a hajós garancia-ígéréte a fuvarozott termék általa biztosított változatlan minőségére vonatkozóan: „romlatlanul, földdel és konkollyal való szennyezés nélkül”. A 23. sortól megismétli a szöveg a garanciát, még részletesebben: „egészségesen, romlatlanul, mentesen minden szállítási kártól”.²⁶

A gabonát a hajós ebben az esetben is kimérve, ürmérték szerint vette át és ugyanúgy ígéri meg a célkikötőben az átadást. A 4–5. sorban olvashatjuk: *parelabon kai paramemétremai*.

Az ige egyértelművé teszi a fuvarozás technológiai lebonyolítását. Az ókori források szerint kétféle behajózási módszer létezett (és mindegyik sajátos joghatásokkal járt). Az alkalmazott technológiából eredő eltérő joghatásokat a precíz rómaiak szemléletesen tárgyalják (D. 19,2,31 Alfenus):

Respondit rerum locatarum duo genera esse, ut aut idem redderetur ... aut eiusdem generis redderetur ... Quid si separatim tabulis aut heronibus aut in alia cupa clusum uniuscuiusque triticum fuisset ... Sed si ita datum esset, ut in simili re solvi possit ... (in navem ... complures frumentum confuderant).

Alfenus, a Kr. u. I. században élt jogtudós²⁷ egy izgalmas jogeset kapcsán magyarázza, hogy a hajósok a gabonát kétféle módon vehetik át: vagy arra kötelezik magukat az átvételkor, hogy ugyanazt a dolgot adják vissza, vagy ugyanabból ugyanannyit. Az *idem reddere* a *mensura*, kimérés nélküli átvétel és visszaadás. Erre akkor van mód, ha a gabonát jól elkülönítve, az átadott rakományt mindvégig azonosíthatóan tárolva (specifikus szolgáltatás) kerül sor a szállításra. Ilyen pl. a zárt tömlőkben, kosarakban, amphorákban történő berakodás. Több

²⁶ MEYER-TERMEER: *Haftung* 112–114.

²⁷ W. KUNKEL / D. LIEBS: *Die römischen Juristen. Herkunft und soziale Stellung*. Köln–Weimar–Wien, 2001, 29.

szállítató esetén az azonosítást az is kellően biztosítja, ha szeparált, pallókkal elválasztott rekeszekbe öntik a gabonát (bár a mérésről ekkor már nem lehet lemondani). Ez a szállítási mód azonban igen helyigényes és költséges.²⁸ Nagy mennyiségű gabona fuvarozása esetén általában a hajó rakterébe való beömlésztés mellett döntöttek a felek. Ebben az esetben a berakodáskor és a kirakodáskor is le kellett mérni az egész mennyiséget. Sok szerződésben a fuvardíjat is az űrmérték alapján állapítják meg, pl. 28 drachma minden 100 *artabae* után.

A gabonát a fenti okirat esetében tehát kimérték és a hajóba ömlesztették. A hajós által kiállított átvételi elismervény azzal a joghatással bír, hogy a hajós a célkikötőben pontosan ugyanannyi gabona átadására köteles, mint amennyit átvett; azaz objektív felelősség terheli őt a gabona tömegét illetően. Ha fuvarozás közben elfolyik a gabona, ellopnak belőle vagy a kirakodáskor bármilyen okból kevesebb a lemérés eredménye, a hajós exculpálási lehetőség nélkül felel a hiányzó mennyiségért.

Az okiratok néha megjelölik, hogy a berakodáskor milyen mértéket használtak; pl. kimérve Athéné templomának mércéjével.²⁹ Esetleg a mércét is a hajóra viszik, hogy a célkikötőben biztosan ugyanolyan eredményre jussanak.

A mérés lebonyolításáról illetve az ezzel kapcsolatos problémákról informál CIL III 14 165 (=ILS 6987):³⁰ Az Arles-i hajósok öt *corpusa* (szakmai egyesülete) panasszal fordult a gabonaszállítást felügyelő tisztviselőhöz – a feliratból hiányzik a rendelkező magistratus megnevezése, de valószínűleg a *praefectus annonae* volt a címzett, akinek választát örökíti meg a felirat, amely Septimius Severus és Caracalla császárok idejéből (211–17) származik. A *navicularii* a gabona kimérésekor elhatalmasodott visszaélések miatt tiltakoznak és azzal fenyegetőznek, hogy visszalépnek a szerződéstől és beszüntetik a fuvarozást. Feliratunk tanúsága szerint a *praefectus annonae* arra utasította az adott körzetben tevékenykedő *procuratort*, hogy intézkedjen az anomáliák megszüntetéséről. A szövegből arra lehet következtetni, hogy a *mensores*, akik az állammal szintén pusztán szerződéses viszonyban álló magánvállalkozók voltak, több esetben is a hajósok kárára hamisan mérték át a gabonát. A *decretum* ugyanis hangsúlyozza, hogy a további anyagi veszteségek elkerülése érdekében ún. *regulae ferrae*, mércével ellátott vasrudak szerelendők fel a hajók oldalán; valamint kísérőt kell adni a gabonaszállítmányok mellé.

Arra az esetre, ha hiány mutatkozik a célkikötőben, több okirat szerződéses bírságot is rögzít. Egyes papiruszok szerint a *nauklerosz* köteles megfizetni a teljesítés helyén aktuális piaci árat; másutt a felek már előre rögzítik a szerződésükben az egységenkénti „árfolyamot”.

6. Összefoglalás. A hajósok felelősségére vonatkozó szerződési kikötések áttekintése után összefoglalóan megállapíthatjuk: Szinte minden magánszemélyek

²⁸ JAKAB ÉVA: *Vertragsformulare im Imperium Romanum*. SZ 123 (2006) 89sqq.

²⁹ P.Oxy. XLV 3250 (Kr. u. 63), vagy P.Oxy. XVII 2125 (Kr. u. 220-1).

³⁰ A felirathoz vö. SIRKS: *Food* 98sqq.; HÖBENREICH: *Annona* 86sqq.

közi fuvarozási szerződésben megtalálható a hajós kifejezett garanciaígérete az ún. „fuvarozási károkra” vonatkozóan: A rakományt épen, károsodás nélkül, szárazon, tisztán, egészségesen és hamisítatlanul, hiánytalanul fogja átadni a rendeltetési helyén a címzettnek. A jótállási ígéret a rakomány minőségére vonatkozik. A hajós következetesen elvállalja a helytállást azért, hogy a gabona változatlan, romlatlan minőségben fog célhoz érni. Közismert tény, hogy a gabona nedvességre érzékeny, penészedésre hajlamos. A hajós köteles gondoskodni arról, hogy tiszta, hibátlan, jó állapotú raktér álljon rendelkezésre a szállításhoz. A beszivárgó víz, az esetleges szennyeződés romlásnak indíthatja a rakományt, és az ebből eredő károkat (garancia-ígéreténél fogva) a hajós köteles viselni.

Ha összehasonlítjuk az állami és a magánosok közti fuvarozási szerződéseket, arra az eredményre jutunk, hogy ez a garancia ígéret gyakrabban fordul elő a magánszemélyekkel, mint az állammal kötött szerződéseknél.³¹ Állami fuvarnál viszont szokásban volt a minőség védelme érdekében ún. *deigmát* (Musterstück, Probe, Kornprobe) adni a rakományhoz.³² A gabonából mintát vettek és kis tartályba zárták, amit lepecsételtek. A rendeltetési helyen feltörték a pecsétet és összehasonlították a mintát a hajóból kimért gabonával.³³ Ha eltérést tapasztaltak, felelősségre vonták a fuvarozót.

Egy ilyen reklamációról tudósít P. Oxy. IV 708: Antonius Aelianus, aki valószínűleg Alexandriában volt *procurator*, 188-ban hivatalosan reklamált a Dioszpolitosz kerület sztratégoszánál, hogy az általa küldött gabonát szállító konvojából két hajó rakománya szennyezettnek bizonyult. Kétezer *artabáról* állítja, hogy konkollyal és földdel kevert. A mérés szakszerűségét mutatja, hogy a levél a hibás mennyiséget százalékos arányban adja meg: 2% konkoly és 0,5% föld rontja a minőséget, ami összesen 50 *artabát* tesz ki.

A hajós visszaadási kötelezettsége szigorúan a konkrét rakományra vonatkozott (zártfajú szolgáltatás). A fenti klauzula a hajós vétkességétől független felelősséget alapítja meg a tipikus szállítási károkra és veszteségekre (de nem a korlátlan felelősséget *vis maior* esetére is, mint ahogyan ezt Meyer-Termeer állította³⁴).

Közvetlenül a garancia-ígéret után szerepel több okiratban is a felelősség kifejezett kizárása az ellenállhatatlan erő (*vis maior*) tipizált eseteire; ide számított a vihar és a kalóztámadás (P. Laur. I 6, 1–2. század; P. Oxy. Inv. Nr. 21 3B 25G, 2. század). Már Mitteis, Seidl és Brecht is úgy vélekedtek, hogy ez a klauzula arra utal, hogy a hajós a *vis maior* ezen eseteiért többnyire nem köteles helytállni.³⁵ Hajótörés viharos időben még a Níluson is gyakran előfordult; persze még nagyobb volt a veszély a nyílt tengeren. Egy Nílusi esetről tudósít P.Hib. I 38,

³¹ JAKAB: *Vertragsformulare* 92sq.

³² P.Oxy. XLV 3250 (63 n.Chr.); P.Ross.Georg. II 18, XXXII, XLII.

³³ MEYER-TERMEER: *Haftung* 56sq.

³⁴ Uo. 117, 119sqq.

³⁵ L. MITTEIS/U. WILCKEN: *Grundzüge und Chrestomathie der Papyruskunde II.* 1912, 260; C. H. BRECHT: *Zur Haftung der Schiffer im antiken Recht.* 1962, 46; E. SEIDL: *Rechtsgeschichte Ägyptens als römischer Provinz.* 1973, 177.

amelyben a hajós esküjét olvashatjuk annak tanúsítására, hogy a hajó valóban vihar (ellenállhatatlan természeti csapás) miatt borult fel és süllyedt el.

Kizárólag állami fuvarozási szerződésekben, de itt sem mindegyikben, található a kikötés, hogy a transzport a hajós veszélyére történik (*kindynosz*). Véleményem szerint ez a klauzula a veszély minden esetét lefedte. Emellett szól az a tény is, hogy a *kindynosz*-klauzulát tartalmazó szerződések semmilyen más felelősségi kikötést nem tartalmaznak.

A hajós vétkességtől független, korlátlan felelősségének a generális kiterjesztése ellen szól az ún. navigációs kikötés, amely többnyire magánszemélyek közti szerződésekben szerepel. Ez megtiltja a hajósnak, hogy éjjel, viharban vagy rossz időben vitorlázzon, illetve, hogy kétes hírű kikötőkben kikössön³⁶. Ha átböngésszük újra az összes ránk maradt fuvarozási szerződést, észleljük, hogy a navigációs kikötés sohasem fordul elő együtt a *kindynosz*-klauzulával. Ha a hajós kifejezetten átvállalja a tengeri veszélyt, akkor a fuvarozatónak nem érdeke még navigációs előírásokat is szabni.³⁷

Az ókorban az állammal kötött fuvarozási ületeknél általában szokásos volt a kockázatot a hajós vállalkozóra telepíteni. Az általánosítás azonban tévútra vezethet, mert két szintet kell megkülönböztetnünk: Az állammal közvetlenül a nagyvállalkozó szerződik, aki tipikusan átvállalja a tengeri veszélyt, mert ez gazdasági kockázatának részét képezi. Ha a nagyvállalkozó alvállalkozók, azaz kisemberek, egyszerű hajósok által teljesíti vállalt kötelezettségét, akkor az ezekkel kötött szerződések már nem hárítják tovább a tengeri veszély kockázatát.

7. Állam és periculum. De térjünk vissza a veszélyviselés problematikájához. A fenti papiruszban megfigyelt jelenség, hogy a hajós szerződésileg átvállalja a „tengeri veszélyt”, az állammal kötött fuvarozási szerződésekre jellemző (magánszemélyek között általában a fuvarozatónál marad ez a kockázat). Ez a kockázattelepítés nem csak az egyiptomi görög-hellenisztikus papiruszok sajátja, hanem az Imperium Romanum szerződéskötési gyakorlatában évszázadokra visszamenőleg megfigyelhető. Most csupán két olyan forrást idézek, amelyek mutatják, hogy csak kivételesen, igen válságos időkben tértek el ettől a modelltől – ekkor is csak azért, hogy a vonakodó fuvarozókat kedvezményekkel vegyék rá az együttműködésre.

A 2. pun háború idején (Kr.e. 215-ben) akadozott a Hispániában harcoló csapatok ellátása. Publius és Cn. Scipio, a két hadvezér jelentős katonai sikerekről tudott a szenátusnak beszámolni, de eredménytelenül sürgették az utánpótlást: a légióknak zsoldra, ruhára és élelemre volt szüksége, de a tengeri fuvarozás akadozott. Ennek fő oka, hogy az államkincstár üres volt, ezért nem tudtak fuvarozási közszerződéseket kiírni. Az „atyák” úgy döntöttek a szenátusban, hogy

³⁶ Pl. P.Iand. inv. no. 616+245, vö. P. J. SJPESTEIN / K. A. WOPR: ZPE 20 (1976) 162sq. vagy P.Oxy. 3250 (63): „Es ist ihm nicht erlaubt, in der Nacht, beim Sturm zu segeln oder in unsicheren Häfen anzulegen.“

³⁷ JAKAB: *Vertragsformulare* 95.

Fulvius praetor álljon a népgyűlés elé, számoljon be az állam nehéz helyzetéről és szólítsa fel azokat a vállalkozókat és pénzembereket, akik vagyonukat korábban állami szerződésekből szereztek (tipikusan a *publicani*), hogy a hispániai hadseregnek történő szállításoknál adjanak fizetési haladékokat az államnak és vállalják a fuvarozást átmenetileg ellenszolgáltatás nélkül, azzal a feltétellel, hogy ha újra fetöltődik az államkincstár, az ő követelésüket fogjak először kielégíteni.³⁸

A praetor a népgyűlés elé terjesztett beszámolója után közölte, melyik napon lehet megpályázni a hispániai seregeknek küldendő ruházat, élelem s egyéb felszerelés szállítását (Livius 23,49,1):

... ubi ea dies venit, ad conducendum tres societates aderant hominum undeviginti, quorum duo postulata fuere: unum, ut militia vacarent, dum in eo publico essent, alterum, ut quae in naves imposuissent, ab hostium tempestatisque vi publico periculo essent. utroque impetrato conduxerunt ...

„A kijelölt napon tizenkilenc, három haszonbérő társaságba tömörült vállalkozó jelentkezett. Két feltételük volt: Az egyik, hogy ne kelljen katonáskodniuk, míg ilyen módon szolgálják az államot; a másik, hogy ha már a szállítmányokat behajózták, az állam vállalja a kárt, amit az ellenség vagy a viharok ereje okozhat. Mindkét feltételüket elfogadták ...”

Livius szerint a felhívásra jelentkezett vállalkozók hajlandónak mutatkoztak a fenti conditiókkal fuvarozni, de még két további feltételt szabtak: egyrészt felmentést kértek a katonai szolgálat alól, másrészt módosítást követeltek a szerződési formula szokásos szövegében. Bennünket itt pusztán az utóbbi érdekel. A fuvarozási vállalkozók a hitelbe való szállítás ellensúlyozásaként azt követelték, hogy a „tengeri veszély” tipizált esetei (hajótörés, rablótámadás) ne az ő rizikófaktorukba essenek, hanem épp ellenkezőleg, az állam vállalja át most ezek kockázatát.³⁹

A történet folytatása igen tanulságos: a történelmi esemény jól mutatja, hogy milyen gyakorlati jelentősége volt a kockázattelepítési kikötésnek (Liv. 25,3,10):

Hi quia publicum periculum erat a vi tempestatis in iis quae portarentur ad exercitus et ementiti erant falsa naufragia et ea ipsa quae vera renuntiaverant fraude ipsorum facta erant, non casu. In veteres quassasque navēs paucis et parvi pretii impositis, cum mersissent eas in alto exceptis in praeparatas scaphas nautis, multiplices fuisse merces ementiebantur.

„Ezek ketten (M. Postumius és T. Pomponius), mivel a károkért, amelyeket a hadseregekhez küldött szállítmányokban a vihar okozott, az állam viselte a kockázatot, hamis hajótöréseket jelentettek be, de még ha olyanról adtak is hírt, amely valóban megtörtént, azt sem a véletlen okozta, hanem ravaszul ők maguk rendezték meg. Régi, rozoga hajókat kevés és csekély értékű holmival raktak meg,

³⁸ Vö. A. BÜRGE: *Der Witz im antiken Seefrachtvertrag*. Index 22 (1994) 398sqq.

³⁹ Uo. 393.

s miután ezeket a nyílt tengeren elsüllyesztették, s a legénység az előkészített csónakokon menekült, család módon többszörös érték elvesztését jelentették be.”

Következő fragmentumunk megvilágítja, hogy a kockázattelepítés modifikációja csalások nélkül is lényegesen kedvezőbb gazdasági pozíciót biztosított a fuvarozóknak (Suet. Claud. 18,3-4):

... *nihil non excogitavit ad invehendos etiam tempore hiberno commeatus. Nam et negotiatoribus certa lucra proposuit suscepto in se damno, si cui quid per tempestates accidisset ...*

Rómában éhínség kitörése fenyegetett, ezért Claudius arra kényszerült, hogy a téli viharok idején is áruszállításokat szervezzen.⁴⁰ Köztudomású, hogy a *mare clausum* ideje alatt, ami Vegetius szerint a szeptember 14. és május 27. közötti időszakot jelentette (végső határidő: nov. 10 és márc. 10), a hajózási szezon szünetelt.⁴¹ Claudius felajánlotta a kereskedőknek (*negotiatores*), hogy a *tempestates* (viharok) által okozott károkat átvállalja. Suetonius rövid tudósításából nem tűnik ki, hogy csak a rakomány károsodását illetve pusztulását (a klasszikus tengeri veszélyt), vagy ezen túl a hajóban keletkezett károkat is magában foglalja-e a császári kockázatvállalás.⁴² Figyelemre méltó mindenesetre a *certa lucra* kifejezés. A kockázattelepítés modifikációja garantálja a hajósoknak a nyereséget, azaz kiiktatja a tipikus veszteséggel fenyegető tényezőket.

Végül megemlíthetjük a dicsőséges, győztes hadvezér, Mummius esetét, akinek butaságáról és jogi tájékozatlanságáról élvezettel tudósít Velleius Paternulus, a szintén katonai karriert befutott, de igen művelt és történetírói ambíciókat ápolgató kortárs (Vell. Pat. 1,13,4):

Mummius tam rudis fuit ut capta Corintho, cum maximorum artificum perfectas manibus tabulas ac statuas in Italiam portandas locaret, iuberet praedici conducentibus, si eas perdidissent, novas eos reddituros ...

Kr. e. 146-ban, Korinthosz elfoglalása által Mummius igen gazdag hadizsákmányra tett szert, amely jelentős részben értékes műkincsekből állt. A korinthoszi gazdag polgárok villáiból Mummius festményeket és szobrokat raboltatott össze, és hajóval Itáliába kívánta őket fuvaroztatni. Az értékes rakományra tekintettel ő maga gondoskodott a szerződés megfogalmazásáról; váltig erősködött, hogy a következő kikötés feltétlenül szerepeljen benne: „ha ezek elvesznének (tengeri veszélyben), (a hajós) újakat köteles helyettük adni”. Velleius Paternulus felháborodottan ecseteli, mennyire nevetségessé tette ezzel magát a művelt korinthosziak (és persze a rómaiak) előtt.

Miért? A vicc poénja jogi értelmű, alapos jogi műveltséget tételez fel, amint arra már Alfons Bürge is rámutatott.⁴³ A görög-hellenisztikus szerződési jogban

⁴⁰ SIRKS: *Food* 40-42.

⁴¹ CASSON: *Ships* 270sq.

⁴² Az utóbbi mellett voksol HÖBENREICH: *Annona* 85sq.

⁴³ BÜRGE: *Witz* 394.

szokásos kockázattelepítési kikötésnek, amely szerint az adós az elveszett, megsemmisült dolgot újjal köteles pótolni (a német jogtörténetben az ún. Eisernvieh-Klausel), csak helyettesíthető dolgok esetén van értelme; ilyen pl. a gabona, a bor, vagy az ezüst, az arany. Például 100 mérő búza vagy 500 *culleus* bor pusztulása esetén viszonylag egyszerűen beszerezhető azonos mennyiségű és minőségű áru. De ha már például a Stichus nevű rabszolga pusztul el, őt már nem tudom másikkal pótolni, hisz helyettesíthetetlen dologról van szó; még kevésbé lehetséges ez az egyedi műalkotások esetében, amelyek értéke éppen eredetiségükben rejlik.

Számkra az eset azzal a tanulsággal jár, hogy a kockázat áthárítása a fuvarozóra Mummius jogos igénye volt, amiben nyilván kora szerződési szokásait követte. A hiba ott csúszott be, hogy a lassú felfogású harcos rossz szerződési mintát választott.

Az elemzett problémát érinti Ulpianus állásfoglalása is a következő jogvitában (D. 19,2,15,6 Ulpianus 32 ad edictum):

Item cum quidam nave amissa vecturam, quam pro mutua acceperat, repeteretur, rescriptum est ab Antonino Augusto non immerito procuratorem Caesaris ab eo vecturam repetere, cum munere vehendi functus non sit: quod in omnibus personis similiter observandum est.

Ugyanúgy ha valakitől a hajó elsüllyedése után a fuvardíjat, amit kölcsönként átvett, visszakövetelik, azt a rescriptumot adta Caracalla császár, hogy a procurator Caesaris jogosan követeli vissza tőle a fuvardíjat, mivel a szállítási kötelezettségét nem teljesítette: és minden személyt illetően ezt kell hasonlóan figyelembe venni.

A fragmentum Ulpianus *libri ad edictum* című, 83 könyvből álló művéből származik, amelyben a praetori edictumot kommentálja.⁴⁴ Néhány könyvben azonban a klasszikus jogász kitérőket engedélyez magának, elsősorban egyes császári rescriptumok ismertetése céljából. Ulpianus a császári kancellária vezető tisztségeit töltötte be pályafutása során (*magister libellerum, praefectus annonae, praefectus praeterio*),⁴⁵ ezért fontos hivatásának tekintette e viszonylag újkeletű jogforrás népszerűsítését. Néhány kiemelkedő rescriptum szövegét hosszan, szó szerint is idézi; másutt tartalmi áttekintést ad saját interpretációval.⁴⁶ Egy ilyen fragmentumról van szó a fenti esetben is.

Ez a jogirodalmi-jogpolitikai háttér magyarázza a szöveg sajátos felépítését: Az első rész (*item-repeteretur*) igen tömören vázolja a konkrét tényállást, amely Ulpianus és kollégái számára bizonyosan közismert volt. *Item* a jogász művében az előző fragmentumokhoz csatolja a szöveget, amelyek szintén császári döntésekről tudósítanak. A bekezdés egy igen problematikus nyelvtani formával (*repeteretur*) végződik.

⁴⁴ F. SCHULZ: *Geschichte der römischen Rechtswissenschaft*. Weimar, 1961, 244sq.

⁴⁵ SCHULZ: *Rechtswissenschaft* 127.

⁴⁶ KUNKEL/LIEBS: *Juristen* 245sqq.

A második bekezdés a császári döntés tartalmát ismerteti (*rescriptum est - observandum est*). A szövegösszefüggés alapján úgy látszik, hogy a *rescriptum* egy konkrét kérdésre válaszol; néhány fontos tényállási elemről az olvasó is csak itt szerez tudomást.

Az uralkodót Antoninus Augustusként említi Ulpianus; Honoré szerint nagy valószínűséggel Caracalla császárról van szó.⁴⁷

A szakirodalom a fogalmazás törései miatt korábban interpoláltak tekintette a szöveget.⁴⁸ Kaser úgy vélekedett, hogy a másolást végző írnok tévedhetett, hagyhatott ki egy sort.⁴⁹ Ezt a rejtélyt nem tudjuk megoldani, ezért meg kell próbálnunk a ránk maradt szöveg tartalmát, mondanivalóját logikusan megfejteni.

Támpontul szolgál, hogy Ulpianus a császári döntést a magánjog fejlődése szempontjából olyan fontosnak ítélte, hogy felvette az *edictum-kommentárjába* is. A szöveg egyáltalán nem említi a felek között eredetileg létrejött jogviszonyt. A szövegkörnyezet azonban amellett szól, hogy *locatio conductió*ról, azaz a fuvarozási szerződés valamelyik formájáról lehet itt szó. Emellett szól a kompilátorok szerkesztői megfontolása is, amely a D 19,2 *titulus* alá vette fel a fragmentumot. A szövegkörnyezet a *remissio mercedis*, a *vis maior* miatti bérelendég kedvezményével foglalkozik.

Szövegünkben a *vectura*, a fuvardíj megfizetéséről vitáznak a felek. A *nave amissa* kifejezés mutatja, hogy tengeri fuvarozásról van szó, amely szerencsétlenül hajótöréssel végződött. Meglepő a kitétel, hogy a fuvardíjat kölcsönként fizették ki (*vectura pro mutua*).

Mit tudhatunk meg a szerződő partnerekről? A szöveg egy *procurator Caesaris*t nevez meg; a másik fél valószínűleg egy *nauta* volt (*naukleros, navicularius*). A *procurator* fellépése valószínűvé teszi, hogy *annona*, azaz gabonaszállítás volt a szerződés tárgya.

A tényállást tehát a következőképpen rekonstruálhatjuk: A *procurator Caesaris* fuvarozási szerződést kötött egy hajóssal. A szerződés tárgya tengeri fuvarozás volt, esetleg gabonára vonatkozóan. A berakodás megtörtént és a hajó elvitorlázott, de sohasem érkezett meg a rendeltetési helyére, mert viharba került és elsüllyedt. A hajóskapitány a hajótörés miatt nem tudta teljesíteni vállalt kötelezettségét. A felek azonban nem az elveszett rakomány miatt pereskednek. Pusztán a *vectura*, a fuvardíj a per tárgya, amit nyilvánvalóan előre kifizettek a hajósnak; most ezt perli a *procurator* vissza.

A Digesztában ránk maradt jogeset jól illeszkedik a fenti kivételek sorába, mert a rakomány tengeri szállításának kockázatát nyilvánvalóan itt sem a hajós, hanem a

⁴⁷ T. HONORÉ: *Emperors and Lawyers*. London, 1981, 24sq.; T. HONORÉ: *Ulpian*. Oxford, 1982, 134sq.

⁴⁸ G. BESELER: SZ 53 (1933) 53; F. HAYMANN: SZ 41 (1920) 67; E. BETTI: *Periculum. St. De Francisci I*. Milano, 1956, 189.

⁴⁹ M. KASER: *Periculum locatoris*. SZ 74 (1957) 193; J. MIQUEL: *Periculum locatoris*. SZ 81 (1964) 134sqq.; MOLNÁR IMRE: Verantwortung und Gefahrtragung bei der locatio conductio zur Zeit des Prinzipats. ANRW II 14 (1982) 660sqq., és W. ERNST: Nutzungsrisiko bei der Pacht. SZ 105 (1988) 541sqq.

procurator Caesaris viselte. A *navicularius*ra pusztán az ő érdekszférájában jelentkező bérveszélyt akarta áthárítani, a munkaeredmény elmaradása miatt elesik az ellenszolgáltatástól.

A papiruszok szerződési gyakorlata és az Imperium Romanum történetének különböző szakaszaiból ránk maradt tudósítások azt mutatják, hogy az állam számtalan esetben kénytelen volt alkalmazkodni a gazdasági környezet, a piac realitásaihoz. A hajósvállalkozók lehetőleg kerültek a tengeri szállítás kockázatának teljes átvállalását, mert a korabeli hajózási technika mellett ez nyereségüket vagy esetleg egész üzleti egzisztenciájukat veszélybe sodorhatta. Ugyanakkor az állam is irtózott a kockázat átvállalásától, mert az még nagyvállalkozókat is arra csábított, hogy csalással kihasználják az ebből húzható gazdasági előnyöket. Ne felejtsük el, hogy az államnak kevés lehetősége volt a tényleges kontrollra.

ÉVA JAKAB

PANEM ...: GETREIDEFRACHT IN DEN ANTIKEN QUELLEN

(Zusammenfassung)

Zur Zeit des Prinzipats hat sich Rom, die Hauptstadt, politisches und wirtschaftliches Zentrum des Imperium Romanum, zu einer Millionenstadt entwickelt. Die Getreideversorgung der Bevölkerung war eine der Hauotaufgaben jedes Herrschers. Lieferung wurden vor allem aus Ägypten organisiert; die Schiffe liefen in die Häfen von Puteoli oder Ostia ein. Hohe kaiserlichen Beamten, *procuratores* und der *praefectus annonae*, sorgten dafür, dass das Getreide in Lagerhäusern aufgehoben und in Portionen an die unteren sozialen Schichten verteilt wurde. Der Beitrag beschäftigt sich weniger mit dem sozialen und wirtschaftlichen Hintergrund der Getreidelieferungen. Viel mehr geht es darum, mit welchen Rechtsfiguren diese staatlichen Transporte erfasst wurden. Im römischen Recht diente die *locatio conductio* (Werkvertrag) zur Vorlage; das übliche Formular des Konsensualkaufs wurde jedoch gerne mit einer Stipulation ergänzt. Die Schiffer waren jedoch oft griechischer Herkunft und sie bevorzugten deshalb griechische Vertragsformulare. Es liefert den Grund dafür, auch die typischen Vertragsklauseln der Papyri zu untersuchen. Im Mittelpunkt steht dabei die Gefahrtragung, die bei der Seefracht in der Seegefahr (Sturm, Piraten, Angriff der Feinden) bestand. Der Staat als Vertragspartner bemühte sich stets darum, dieses vertragstypische Risiko an die Verfrachter abzuwälzen. Die entsprechenden Klauseln sind in den graeco-hellenistischen Papyri des römischen Ägyptens, aber auch in den juristischen und nicht-juristischen Quellen aus Rom zu beobachten.